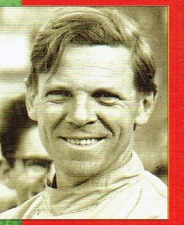
EL MITO

52

Ferrari

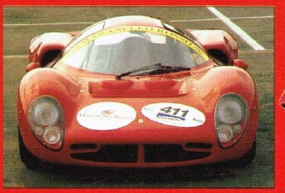
Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

340-342 América: de las pistas a las rutas



Paul Frère: escritor y piloto

365 P: un arma para vencer a Ford



156 F1: en 1961 el Cavallino vuelve a ser mundial

9 789504 900351 10052 $ 4.90

PLANETA DeAGOSTINI

EL MITO Ferrari

n. 52

Dirección: Marco Drago, Pietro Boroli

Dirección Editorial General: Mario Nilo
Dirección Editorial áreas Hobby y Música: Alberto Pietroboni

Jefe de Redacción: Michele Nuzzo
Redacción: Raoul Radice
Secretaría de Redacción: Luciana Ghilardi
Coordinación Técnica: Gabriele Caglio

Dirección Area Video: Marina Sejmand

Realización: Mediaspeed s.r.l.
Dirección de Redacción: Luca Grandori
Redacción: Luca Delli Carri, Carlo Montanaro, Filippo Piazzi
Realización Gráfica: Gabriele Brini, Gianlorenzo Frediani
Texto: Valerio Alfonzetti, Gianni Cancellieri, Silvana Casarotto, Roberto Gurian, Ferdinando Restelli, Alessandro Rigatto, Sergio Teruzzi

La Editorial agradece a la Ferrari por su colaboración.

© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara
© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara - De Agostini Mailing S.r.l., Novara
Registro en el Tribunal de Novara n. 9 del 27.3.1995
Director responsable: Pietro Boroli

Fotografía: *Archivio IGDA, Roberto Carrer, Ferruccio Falletti, Maggi & Maggi, Giancarlo Reggiani, Archivio Zagari®.*

Diseño: *Silvana Ghioni, Alberto Ipsilanti, Jimmy Rubin, Marco Vinelli.*

Editorial Planeta Argentina S. A.
Presidente Ejecutivo: Julio Roberto Pérez
Director General Coleccionables: Pedro Esteban Pascual
Gerente de Producción: Alejandro Luciani
Coordinación General: Alejandro Ulloa

Traducción: Vito De Palma
Colaboradores:
Diego Arguindeguy
Claudia Arroyo
Irene Banchero
Mercedes Sacchi
Carolina Schavelzon
Fotocromía:
Plus Film - Ruff's Graph

©Editorial Planeta Argentina S.A.I.C.
Av. Independencia 1668
1100 - Buenos Aires
Atención al cliente: 4482-0655 y 4482-0657
Distribuye en Capital: Huesca - Sanabria: Baigorri 103 - Buenos Aires
Distribuye en Interior: DGP: Alvarado 2118 - Buenos Aires

©Editorial Planeta Chilena S.A.I.C.
Olivares 1229 - Santiago de Chile

©Editorial Planeta Colombiana S.A.
Carrera 68 A, N° 25-55 - Santafé de Bogotá

©Editorial Planeta Mexicana S.A. de C.V.
Avda. Insurgentes 1162 - México D.F.

Impreso en agosto de 1999

ISBN Obra completa 950-49-0029-1
ISBN Tomo 6 950-49-0035-6

Ninguna parte de esta publicación, incluido el diseño de cubierta, puede ser reproducida, almacenada o trasmitida en manera alguna ni por ningún medio, ya sea eléctrico, químico, mecánico, óptico, de grabación o de fotocopia, sin permiso previo del editor.

Impreso en: Sociedad Impresora Americana S.A.I.C.
Impreso en Argentina.

EL MITO FERRARI

Consta de 62 fascículos de aparición semanal de 20 páginas más cubiertas, coleccionables en 6 volúmenes.

Orden de encuadernación

1er Tomo: Fascículos del 1 al 11
2do Tomo: Fascículos del 12 al 21
3er Tomo: Fascículos del 22 al 31
4to Tomo: Fascículos del 32 al 41
5to Tomo: Fascículos del 42 al 51
6to Tomo: Fascículos del 52 al 62

Pida a su kiosquero que le reserve un ejemplar de El Mito Ferrari. Adquiriéndolo todas las semanas en el mismo punto de venta facilitará la distribución y obtendrá un mejor beneficio.

LAS FERRARI DE COMPETICION

LAS MONOPLAZA F1

156 F1, triunfos en serie

1961: proyectada por Carlo Chiti, es la primera Ferrari de Gran Premio equipada con motor trasero que encara una temporada completa de carreras. Con Phil Hill conquistará el Campeonato del Mundo, ganando cinco de los siete GP programados.

En 1961, el reglamento de la Fórmula 1 cambió de manera sustancial. La cilindrada máxima admitida para los motores aspirados bajó de 2500 a 1500 centímetros cúbicos.

EL CAVALLINO ES PRIMERO TAMBIEN ENTRE LOS CONSTRUCTORES

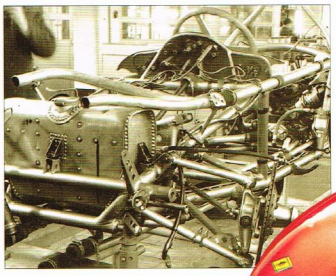
La Ferrari, con la 156 F1, demostró estar lista para el cambio y ganó cinco de los siete grandes premios válidos para el Campeonato del Mundo en que participó. Phil Hill conquistó el título, precediendo a su compañero de equipo Wolfgang von Trips, lamentablemente fallecido en Monza, en un accidente tristemente célebre en la historia de las carreras automovilísticas. Gracias a la 156 F1, Ferrari se adjudicó también la Copa de Constructores, con un amplio margen sobre Lotus.

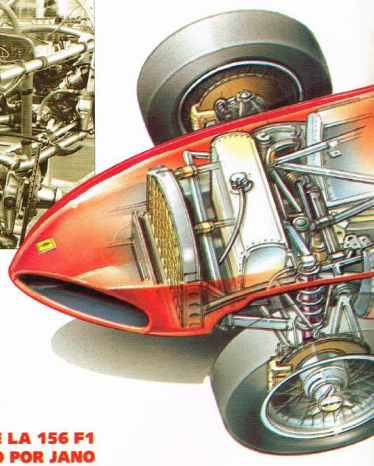
La historia de la 156 F1 tiene sus raíces en el nacimiento de los motores de seis cilindros Dino, que en 1957 hicieron su aparición en la monoplaza de Fórmula 2 de 1500 centímetros cúbicos, empleada en el curso

Gran Premio de Holanda 1961: Phil Hill con Ferrari 156 F1 precede a Graham Hill con BRM y a Jim Clark con Lotus. Se clasificará segundo.

FICHA TECNICA

Motor:	trasero longitudinal, 6 cilindros en V a 120°, diámetro por carrera 73 x 58,8 mm, cilindrada 1476,6 cm³, compresión 9,8:1
Distribución:	2 válvulas por cilindro
Alimentación:	2 carburadores triple cuerpo Weber
Potencia:	190 CV a 9500 rpm
Cuerpo vehículo:	monoplaza con chasis jaula de caños
Tracción:	trasera, caja longitudinal de 5 marchas + MA, diferencial autobloqueante ZF a chavetas
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas con cuadriláteros deformables
Neumáticos:	de 15 pulgadas, Dunlop
Dirección:	cremallera
Frenos:	discos
Dimensiones:	4,06/1,38/1,00 metros
Ejes:	del. 1,20 m, tras. 1,20 m
Capacidad tanques:	150 litros
Peso:	460 kilos





del año. La presencia de esta familia de motores le permitió a Ferrari prepararse con tiempo para el cambio de reglamento impuesto en la Fórmula 1 en 1961. Una Dino 156 P de Fórmula 2 con motor trasero ya había competido con éxito en 1960, ganando con von Trips en el circuito alemán de la Solitude, cerca de Stuttgart.

DERIVA DE LA 156 P, UNA F2 CON MOTOR TRASERO

El piloto alemán había corrido el mismo auto en el GP de Italia, sobresaliendo entre las F2 inscriptas para hacerle frente al boicot de la carrera por parte de las escuderías inglesas. La Ferrari comenzó, justamente con la 156 P, los estudios para una F1 con motor trasero, un esquema constructivo lanzado con éxito poco tiempo antes por Cooper y Lotus.

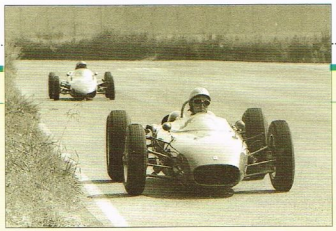
El primer resultado de los estudios fue la Ferrari 256, conducida en el GP de Mónaco por Ginther y von Trips, que mostró enseguida un comportamiento mejor que los autos con motor delantero.

EL SEIS CILINDROS DE LA 156 F1 HABIA SIDO CREADO POR JANO

La 156 F1 significó un paso importante para la Ferrari, por el cambio de cilindrada y, especialmente, por tratarse de la primera monoplaza con motor trasero empleada con continuidad por la Casa de Maranello en Fórmula 1. El proyecto del automóvil fue confiado al ingeniero Carlo Chiti, un técnico toscano destinado a hacerse muy conocido y que venía de Alfa Romeo. Chiti era un convencido defensor de los autos con motor trasero y siguió el desarrollo de las primeras monoplazas Ferrari de este tipo.

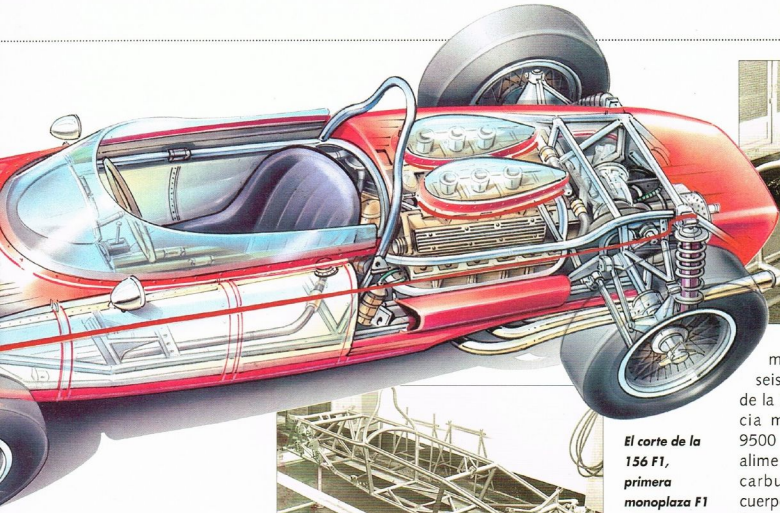
La 156 F1 en versión 1962, abajo, vuelve a tener una trompa convencional. Adoptaba el motor a 120°.

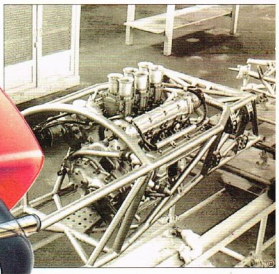
Chiti comenzó a trabajar sobre el motor seis cilindros de Fórmula 2, originariamente diseñado por Vittorio Jano. La modificación más importante fue el cambio del ángulo entre las bancadas de los cilindros, que de 65° pasó a 120°. Esta solución fue introducida para bajar el baricentro del



DESAPARECE VON TRIPS

El GP de Italia de 1961 debía ser la consagración de Wolfgang von Trips como campeón del mundo de Fórmula 1. El piloto alemán, descendiente de una familia aristocrática, aventajaba a su compañero Phil Hill, el único adversario que quedaba en carrera hacia el título. Desde la pole position, von Trips no tuvo una largada muy feliz, quedando detrás de sus compañeros de equipo. Durante la segunda vuelta, en la frenada previa a la curva Parabólica, el Lotus de Clark golpeó levemente uno de los escapes del auto de von Trips, que perdió adherencia. La Ferrari, fuera de control, terminó sobre el terraplén y luego contra las redes de contención del público, antes de despegar volviendo a la pista. Esta fue una de las más graves tragedias de la historia del deporte automovilístico. Murieron 14 espectadores, además del piloto. Con su victoria en el GP, Phil Hill se coronó campeón del mundo de manera inesperada y, seguramente, no deseada.

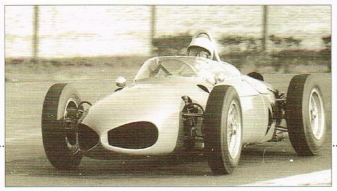




El corte de la 156 F1, primera monoplaza F1 de la Ferrari con motor trasero. A la izquierda y arriba a la derecha, la jaula del chasis.

motor, con evidentes ventajas en términos de adherencia. Chiti modificó también el cigüeñal, al que simplificó. Además, el motor era más liviano, gracias a bielas más cortas y tapas de cilindros más pequeñas. Las medidas de diámetro y carrera eran iguales a las del propulsor usado en Fórmula 2 en 1960, es decir 73 por 68,8 milímetros.

Abajo, Giancarlo Baghetti, probando en Módena en 1961, con la 156 F1.



LA POTENCIA MAXIMA ES DE 190 CABALLOS

La cilindrada efectiva era de 1476,6 centímetros cúbicos. El motor era más liviano que los Coventry Climax de cuatro cilindros destinados a las monoplazas inglesas, y era mucho más potente. El seis cilindros en V a 120° de la Ferrari daba una potencia máxima de 190 CV a 9500 vueltas por minuto. La alimentación contaba con 2 carburadores Weber triple cuerpo invertidos.

Para poder equipar por lo menos tres monoplazas por carrera, la Ferrari siguió empleando también los anteriores motores de seis cilindros en V a 65°, levemente modificados, menos potentes y más pesados que los nuevos 120°. En las 156 F1 la presencia de un motor en V a 65° era reconocible por la única abertura en el capot de la monoplaza. Los autos con motores en V a 120°, en cambio, tenían dos de ellas, ubicadas sobre los conos de aspiración de cada bancada. La 156 F1 era distinguible por la inconfundible to-

LOS RESULTADOS DE LA 156 F1

1961

GP de Mónaco, 14/5	2° Ginther, 3° Hill, 4° von Trips
GP de Holanda, 22/5	1° von Trips, 2° Hill, 5° Ginther
GP de Bélgica, 18/6	1° Hill, 2° von Trips, 3° Ginther, 4° Gendebien
GP de Francia, 2/7	1° Baghetti
GP de Inglaterra, 15/7	1° von Trips, 2° Hill, 3° Ginther
GP de Alemania, 6/8	2° von Trips, 3° Hill
GP de Italia, 10/9	1° Hill

EL RECORD DE GIANCARLO BAGHETTI

La 156 F1 le permitió a Giancarlo Baghetti, joven piloto de Milán, establecer un récord nunca igualado: ganar en su debut en Fórmula 1 un GP válido para el Campeonato Mundial. Baghetti fue elegido por Ferrari y por la Federación Italiana de las Escuderías (FISA) para manejar una 156 F1, confiada a la misma FISA. De manera sensacional, Giancarlo Baghetti ganó el GP de Siracusa y de Posillipo, las primeras carreras de Fórmula 1 en las que participó. Luego repitió en Reims, en un memorable GP de Francia de 1961, cuando finalmente largó en una carrera mundialista. Con la frialdad de un campeón experto, Baghetti superó sobre la meta al Porsche de Dan Gurney, después de haber luchado toda la prueba con él y con Jo Bonnier, al volante de otro Porsche.

ma de aire doble del radiador delantero. La monoplaza pasó a la historia justamente por la trompa en "boca de tiburón", y por las victorias que obtuvo en las pistas del Campeonato Mundial de Fórmula 1. El piloto estaba protegido del viento por un amplio parabrisas de plexiglás y tenía un arco de seguridad ubicado detrás de la cabeza, para protegerlo en caso de vuelco.

CARROCERIA DE ALUMINIO Y FRENOS A DISCO DUNLOP

El chasis de la 156 F1 era una jaula de caños, con la carrocería de aluminio. Muy austero, el habitáculo se volvía insoportablemente caluroso en los días de verano, porque el piloto estaba sentado casi sobre el radiador delantero. En los días más cálidos, se agregaron unas tomas de aire suplementarias destinadas a refrescar el habitáculo.

Las suspensiones eran independientes en las cuatro ruedas. Los frenos a disco fueron provistos por Dunlop, que también equipaba de neumáticos a la 156 F1. La caja, longitudinal, tenía cinco marchas, y el diferencial autobloqueante era un ZF con chavetas.

El debut de la 156 F1 en el Campeonato Mundial de Fórmula 1 se realizó en el GP de Mónaco de 1961. La Ferrari presentó tres monoplazas de las que sólo una, la de Ginther, estaba equipada con el nuevo motor en V a 120°.

DESDE EL COMIENZO EL DESAFIO FUE CON LOTUS

Stirling Moss, con Lotus, logró vencer por poco a Ginther, que llegó segundo. Hill y von Trips se clasificaron tercero y cuarto, detrás de su compañero de equipo. Ginther marcó la vuelta más rápida en carrera, confirmando el potencial de la 156 F1.

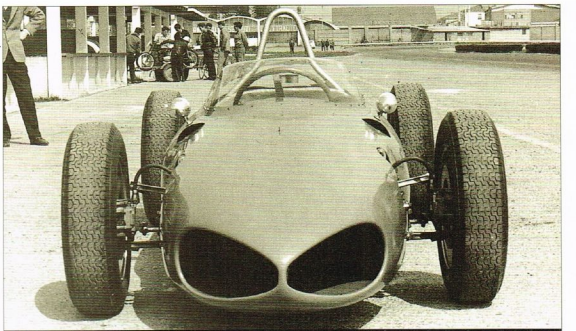
De todos modos, quedó en claro que Lotus había aprovechado la ventaja de correr en un circuito callejero, propicio para las calidades de su chasis y que perjudicaba la potencia del motor de la Ferrari. Ese mismo día, en el GP de Posilipo en Nápoles, Giancarlo Baghetti ganó al volante de la 156 F1 con motor en V a 65° que había sido entregada a la Federación Italiana de Escuderías Automovilísticas. Se trataba de una

Las 156 F1 en Monza para el Gran Premio de Italia 1961.

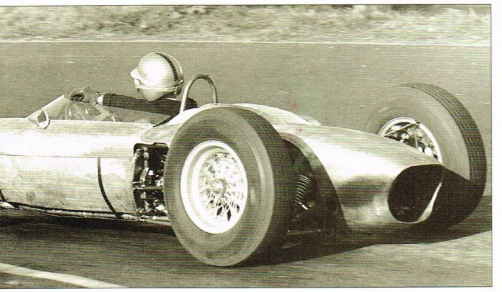
monoplaza de Fórmula 2 del año anterior, modificada para hacerla de Fórmula 1.

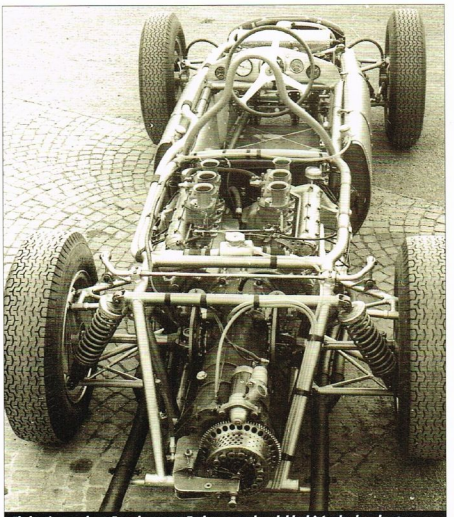
UNA SUPERIORIDAD TOTAL

El joven piloto italiano ya había ganado, el 21 de abril, el GP de Siracusa con la misma monoplaza, llevando el nuevo auto a su primer éxito.
La superioridad de la 156 F1 y de su motor no tardó en manifestarse en el Campeonato del Mundo. En Zandvoort, en el GP de Holanda, von Trips dominó la carrera, precediendo a su compañero Hill, que largó con un motor en V a 65°. Ginther fue quinto, detrás de los Lotus de Clark y Moss.
En Spa-Francorchamps, Bélgica, Phil Hill se adjudicó la victoria. La Ferrari ubicó a cuatro pilotos en los primeros puestos, con von Trips, Ginther y el belga Gendebien detrás del piloto californiano.
En el GP de Francia, Giancarlo Baghetti obtuvo, en su debut en el Campeonato del Mundo, una sensacional victoria con la monoplaza dotada del motor en V a 65°.
La larga serie de éxitos de la 156 F1 siguió en el GP de Inglaterra, con el podio copado por von Trips primero, Hill segundo y Ginther tercero. Sólo en Nürburgring, en el GP de Alemania, las Ferrari fueron vencidas por el Lotus de Moss, llegando de todos modos segunda y tercera con von Trips y Hill.
El GP de Italia, en Monza, es lamentablemente recordado por el accidente que le costó la vida a von Trips y a 14 espectadores. La carrera fue ganada por Phil Hill, que se coronó campeón del mundo. Ferrari, de duelo, no corrió el siguiente GP de los Estados Unidos. La carrera de la 156 F1 siguió en 1962, pero sin la misma suerte. La monoplaza no ganó siquiera un gran premio, en una temporada de escasos resultados.


La trompa inconfundible de la 156 F1, pedida por Carlo Chiti y llamada "boca de tiburón".

Abajo, Willy Mairesse prueba la 156 F1 en Módena, en 1962.




El chasis era de caños de acero. En los costados del habitáculo, los dos tanques.

GP de Italia 1961: cuatro 156 F1 en los primeros puestos de la grilla de largada.

LAS FERRARI DE COMPETICION

HISTORIA DE LA F1

1988: un solo de Berger

GP de Brasil 1988: Michele Alboreto se clasificará quinto.

El piloto austríaco triunfa en Monza pocos días después de la muerte de Enzo Ferrari: es la única victoria en esa temporada, dominada por McLaren-Honda.

En 1988, los McLaren-Honda desbarataron a los rivales en el Campeonato del Mundo de Fórmula 1. Senna, con ocho victorias contra siete, conquistó el título delante de su compañero de equipo Prost. Sólo el GP de Italia en Monza, disputado pocos días después de la muerte de Enzo Ferrari y ganado por Berger delante de Alboreto, se le escapó a la escudería inglesa.

DESPUES DE MCLAREN ESTA EL EQUIPO DE MARANELLO

En la clasificación mundialista, Berger fue tercero y Alboreto, quinto, con la Ferrari segunda detrás del inalcanzable McLaren en el Campeonato Mundial de Constructores.

Por reglamento, la máxima presión de sobrealimentación de los turbocompresores fue limitada a 2,5 atmósferas. Los autos turbo, además, no pudieron cargar más de 150 litros de combustible por carrera.

En el GP de Brasil, Senna largó desde boxes y luego fue descalificado por haber sustituido irregularmente su auto. Ganó Prost, quien precedió a la Ferrari de Berger, mientras que Alboreto llegó quinto.

Senna tuvo su revancha en el GP de San Marino en Imola, ganando delante de Prost. Berger fue apenas quinto con la Ferrari. En Mónaco, Senna parecía encaminado hacia otra victoria cuando, a doce vueltas de la meta, salió de pista. Así ganó Prost, precediendo a las Ferrari de Berger y Alboreto.

LOS RESULTADOS DE LA FERRARI

GP Brasil, *3 de abril*	*2° Berger, 5°Alboreto*
GP S. Marino, *1° de mayo*	*5° Berger*
GP Mónaco, *15 de mayo*	*2° Berger, 3° Alboreto*
GP México, *29 de mayo*	*3° Berger, 4° Alboreto*
GP Francia, *3 de julio*	*3° Alboreto, 4° Berger*
GP Alemania, *24 de julio*	*3° Berger, 4° Alboreto*
GP Hungría, *7 de agosto*	*4° Berger*
GP Italia, *11 de septiembre*	*1° Berger, 2° Alboreto*
GP Portugal, *25 de septiembre*	*5° Alboreto*
GP España, *2 de octubre*	*6° Berger*
GP Japón, *30 de octubre*	*4° Berger*

Michele Alboreto, a la izquierda, en el GP de Mónaco 1988: llegará tercero.

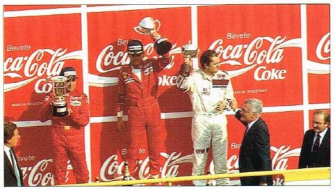
LA CLASIFICACION DEL MUNDIAL

Piloto	Auto	Puntos	Victorias
Senna	McLaren-Honda	90	8 (RSM, CND, EE.UU., GB, A, HU, B, J)
Prost	McLaren-Honda	87	7 (BR, MC, MEX, F, P, E, AUS)
Berger	Ferrari	41	1 (I)
Boutsen	Benetton-Ford	27	
Alboreto	Ferrari	24	
Piquet	Lotus-Honda	22	
Capelli	March-Judd	17	
Warwick	Arrows-BMW	17	
Mansell	Williams-Judd	12	
Nannini	Benetton-Ford	12	
Patrese	Williams-Judd	8	
Cheever	Arrows-BMW	6	
Gugelmin	March-Judd	5	
Palmer	Tyrrell-Ford	5	
De Cesaris	Rial-Ford	3	
Martini	Minardi-Ford	1	
Nakajima	Lotus-Honda	1	

1988: BUSH PRESIDENTE DE LOS EE. UU.

Política: *En Francia, Mitterrand inicia su segundo gobierno. En los Estados Unidos George Bush es elegido presidente. Los soviéticos se retiran de Afganistán, mientras continúa la lucha entre el ejército regular afgano y los guerrilleros musulmanes.* ***Tragedia:*** *En Ramstein, Alemania Federal, tres aviones Aermacchi MB 399 de la Patrulla Acrobática italiana chocan en vuelo y caen al suelo, causando 49 muertos.* ***Cine:*** *El último emperador, de Bernardo Bertolucci, obtiene nueve Oscars. La leyenda del santo bebedor, de Ermanno Olmi, gana el León de Oro en Venecia.* ***Deportes:*** *Juegos Olímpicos en Seúl.*

Berger probando un "pit stop".



Berger y Alboreto primero y segundo en el GP de Italia.

En México, Prost se adjudicó el GP delante de su compañero de equipo. La Ferrari fue tercera con Berger y cuarta con Alboreto. En el GP de Canadá, en Montreal, Senna volvió a vengarse, terminando primero delante de Prost, luego de superarlo en carrera. La lucha entre ambos McLaren-Honda vio prevalecer a Senna sobre Prost también en el GP de los Estados Unidos en Detroit.

EN EL GP DE INGLATERRA LAS FERRARI EN POLE POSITION

En Le Castellet, en el GP de Francia, Prost volvió a ganar, superando en carrera a Senna, ayudado por un rezagado. El francés ganó delante de su compañero, mientras que Alboreto se ubicó tercero y Berger, cuarto. En las pruebas del GP de Inglaterra, en Silverstone, la Ferrari ocupó la primera fila con Berger y Alboreto. El día de la carrera, bajo la lluvia, Senna tomó la delantera y dominó la prueba, después de haber superado a Berger en las primeras fases. Mansell, con Williams-Judd, fue segundo delante de Nannini. Prost, en cambio, decidió retirarse, considerando demasiado peligroso seguir corriendo en esas condiciones climáticas.

El GP de Alemania también fue disputado sobre piso mojado, y Senna ganó otra vez delante de Prost, con las Ferrari de Berger y Alboreto tercera y cuarta. Al comando desde el comienzo hasta el final, Senna se impuso también en el GP de Hungría en Budapest, a pesar de la recuperación final de Prost, segundo. Berger fue cuarto.

La serie ganadora de Senna siguió también en el GP de Bélgica en Spa-Francorchamps. El brasileño venció nuevamente a Prost. En Monza, en el GP de Italia, se realizó casi un milagro.

Gerhard Berger en el GP de San Marino 1988.

TRIUNFO EN MONZA CON BERGER Y ALBORETO

Con Prost retirado, Senna estaba encaminándose hacia otro éxito. Pero, a dos vueltas del final, chocó al Williams de Schlesser, entrado en un trompo en la primera variante. Berger y Alboreto, con las Ferrari, fueron entonces primero y segundo.

En Estoril, en el GP de Portugal, Prost volvió al triunfo, con Senna apenas sexto a causa de un toque con Mansell. Capelli, con March, fue brillante segundo, mientras que la Ferrari de Alboreto se ubicó quinta. Prost se impuso también en el GP de España de Jerez, con Mansell segundo delante de Nannini y Senna. El sexto lugar fue obtenido por Berger.

A pesar de una pésima largada, en la cual dejó que el motor se apagara para luego arrancarlo en la bajada, Senna logró coronarse campeón del mundo en el GP de Japón en Suzuka. Octavo en la primera vuelta, el brasileño se recuperó hasta ganar la carrera delante de Prost. La Ferrari fue cuarta con Berger, que precedió a los italianos Alessandro Nannini y Riccardo Patrese.

En el GP de Australia en Adelaida, McLaren logró otro doblete, esta vez con Prost primero delante de su compañero de equipo Senna.

LAS SPORT

365 P, contra Ford el desafío es total

1965: nace una biplaza con motor 4,4 litros y 380 caballos, destinada a los equipos privados, como auto de refuerzo para los vehículos oficiales en el Mundial de Marcas. El mejor resultado: un doblete en las 12 Horas de Reims.

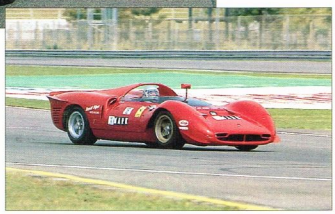
La trompa de la Ferrari 365 P está dominada por los imponentes guardabarros.

En el épico enfrentamiento entre Ferrari y Ford, a mediados de los años sesenta, los autos oficiales del Cavallino pudieron contar con la ayuda estratégica de algunos vehículos privados. Entre ellos, los que más contribuyeron a los éxitos de Maranello fueron las formidables 365 P, idénticas a los autos oficiales, excepto en el motor. Generaron un gran entusiasmo tanto en el público de la época como en el que, actualmente, admira las carreras para autos históricos.

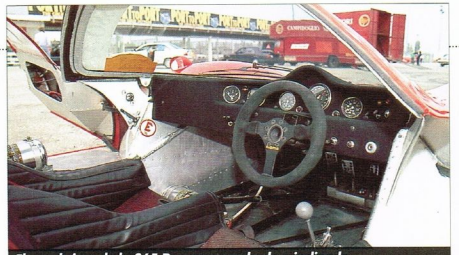
El nacimiento de este modelo es fruto del genio de Enzo Ferrari, que logró obtener una doble ventaja: una ayuda concreta en su competencia contra el equipo Ford y, al mismo tiempo, la ganancia obtenida por las ventas de los autos a los equipos privados.

UN ESTRECHO PARENTESCO CON LA SPORT 330 P

No fue necesario desarrollar un auto específico: la primera 365 P, con chasis 0824, era simplemente una 330 P con motor llevado a 4,4 litros, con el aumento del diámetro de cilindros a 81 mm. Los ejemplares siguientes, en cambio, iban a utilizar el chasis de las P2, luego actualizadas a P3: sólo la última unidad producida (chasis 0838) fue una 365 P ya desde el nacimiento. Todas fueron equipadas con el motor monoárbol para diferenciarlas de las unidades oficiales con motor biárbol. Tenían una cilindra-



La 365 P es utilizada actualmente por los pilotos amateurs en las carreras para autos históricos.



El parabrisas de la 365 P es muy combado e inclinado.

da de 4390 cm³, capaz de erogar nada menos que 380 CV a 7300 vueltas por minuto.
El debut en carrera de la primera 365 P no fue muy feliz: durante los 1000 Km de Monza, el piloto suizo Tommy Spychiger (que se había destacado pocas semanas antes durante las pruebas de Le Mans) perdió la vida al volante de la primera, la 0824, mientras se encontraba en el segundo puesto.

El capot terminaba con un spoiler en su extremo.

POCA FORTUNA EN LE MANS PERO TRIUNFO EN REIMS

Tampoco fue afortunada en Le Mans: de los dos autos en carrera (ambos con los colores de la NART) sólo uno, el de Vaccarella y Rodríguez, terminó la carrera en el séptimo lugar, mientras que Bonnier y Piper tuvieron que retirarse por la rotura de un colector de escape.

La aerodinámica de la 365 P es similar a las Ferrari Sport de la serie P.

Sólo en las siguientes 12 Horas de Reims emergió la calidad de las 365 P, que terminaron en el primer y segundo lugar con Rodríguez-Guichet (para NART) y Surtees-Parkes (Maranello Concessionaires), respectivamente. En realidad, éste sería el único éxito de 1965: sólo a fines del año siguiente se iba a ver otra vez una 365 P en el escalón más alto del podio, gracias a los esfuerzos de David Piper en Europa y en Africa.
La secuencia de victorias conquistadas por el piloto inglés, que se volvió una especie de "héroe de los dos mundos" del Cavallino, figura entre las mejores páginas escritas por un piloto privado al volante de una Ferrari: desde la Auvergne Trophy a las 9 Horas de Kyalami y hasta las 3 Horas de Ciudad del Cabo.

1965-1966: LOS RESULTADOS DE LA 365 P

Carrera	Fecha	Pilotos	Resultado
24 Horas Le Mans	*junio de 1965*	*Rodríguez/Vaccarella*	*7°*
12 Horas Reims	*14/7/1965*	*Rodríguez/Guichet*	*1°*
		Surtees/Parkes	*2°*
Mont Tremblant	*26/9/1965*	*D. Piper*	*2°*
Bridgehampton 100	*26/9/1965*	*P. Rodríguez*	*2°*
GP Canadá	*2/10/1965*	*P. Rodríguez*	*2°*
		D. Piper	*5°*
24 Horas Daytona	*5/2/1966*	*Rodríguez/Andretti*	*4°*
TT-Oulton Park	*30/4/1966*	*D. Piper*	*9°*
Auvergne Trophy	*26/6/1966*	*D. Piper*	*1°*
9 Horas Kyalami	*octubre de 1966*	*D. Piper*	*1°*
3 Horas C. del Cabo	*octubre de 1966*	*D. Piper*	*1°*

Los frenos traseros de la 365 P son "inboard".

FICHA TECNICA

Motor:	trasero longitudinal, 12 cilindros en V, diámetro por carrera 81 x 71 mm, cilindrada 4390 cm³
Distribución:	monoárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	6 carburadores Weber 42 DCN
Encendido:	mono, distribuidor
Potencia:	380 CV a 7300 rpm
Cuerpo vehículo:	chasis jaula tubular con refuerzos de chapa, carrocería de aluminio
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Suspensiones:	indep. en las 4 ruedas, cuadriláteros deformables
Dirección:	cremallera
Frenos:	discos
Llantas:	de aleación, neumáticos del. 5.50-15, tras. 7.00-15
Paso:	2,40 metros
Peso:	800 kilos
Unidades producidas:	7
Números de chasis:	0824, 0826, 0828, 0830, 0832, 0836 y 0838

EL AUTO DE ESTA NOTA

En la colección Maranello Rojo, en San Marino, hay una Ferrari 365 P que tuvo una vida tormentosa, antes de conquistar el merecido descanso. Se trata del vehículo con chasis número 0828, que había nacido como Ferrari 275/330 P2 y había ganado en 1965 los 1000 Kilómetros de Nürburgring, en manos de John Surtees y Ludovico Scarfiotti, y la Targa Florio con Lorenzo Bandini y Nino Vaccarella. Luego de haber sido actualizada a P3, fue equipada con el motor cuatro litros y, transformada definitivamente en una 365 P. Fue vendida a la Ecurie Francorchamps, que en 1966 la utilizó en numerosas competencias. Al final de la temporada fue retirada de las carreras y, luego de una serie de transferencias, quedó destruida en un incendio durante una prueba en Imola. La "chatarra" fue adquirida después por un coleccionista italiano, que la restauró: fueron necesarios casi cinco años para completar la obra, pero en 1988 el vehículo volvía a pista para las carreras de autos históricos. Después de un par de temporadas, el auto entró en la colección de San Marino, donde actualmente es posible admirarlo en todo su renovado esplendor.

340-342 América, de las carreras a las rutas

1951: la primera Gran Turismo de Maranello pensada para el mercado estadounidense deriva de una Sport de 4,1 litros. Pero su evolución será menos veloz y aguerrida. Una historia limitada a un par de años: en 1954 llegará la 250 GT.

Como le pasó a menudo a la Ferrari, especialmente en la primera parte de la historia de la Casa, no es raro que los autos para ruta deriven de los de competición. Cuando en el Salón de París, en octubre de 1950, Ferrari expuso un auto sport con motor de 4,1 litros de cilindrada y caja de cinco marchas sincronizadas, nadie podía imaginar que esa biplaza de competición iba a ser la base para una gran novedad al año siguiente: la 340 América.

La mecánica y el chasis de esta última, carrozada por Touring, eran los mismos del vehículo de competición, incluyendo el volante a la derecha. El resultado, mostrado por primera vez en el Salón de Turín de 1951, fue un auto hermoso pero también muy veloz. Una verdadera Ferrari, para quienes entendían este nombre como sinónimo de velocidad y deportividad.

La 340 América Touring: un pequeño "capolavoro".

UN AMBICIOSO MOTOR V12 FIRMADO POR LAMPREDI

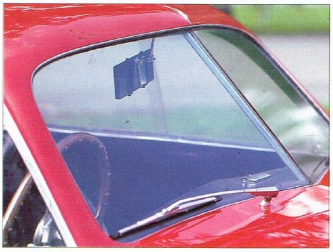
La 340 América era, sin dudas, veloz y deportiva. Su motor estaba firmado por Aurelio Lampredi: un V12 de gran cilindrada nacido originariamente para vencer a las Alfa Romeo en Fórmula 1, ya que el "pequeño" V12 de Gioachino Colombo no estaba a la altura de la tarea. Por esto no se puede considerar un auto cien por ciento de ruta, sino más bien un sport adaptado al uso sobre los caminos de todos los días. Un auto para conducir también en carrera, y con resultados satisfactorios. La potencia oscilaba entre los 220 y los 230 caballos y la velocidad rozaba los 240 kilómetros horarios.

Posteriormente, también Vignale y Ghia se ocuparon de vestir a la 340 América. El primero creó una coupé rica en cromados, y el segundo, una coupé 2+2 lugares y una dos lugares caracterizada por el capot particularmente alargado.

LA VERSION DE VIGNALE GUSTO, PERO LA DE GHIA NO CONVENCIO

Ambas propuestas de Vignale tuvieron una buena recepción por parte del público, mientras que la 340 América coupé de Ghia no convenció a todos, debido a un diseño demasiado "americano" y la consiguiente abundancia de cromados. Este auto tenía la carrocería bicolor.

Todas las 340 América, a di-



El parabrisas está dividido en dos partes, por la dificultad para fabricar, en ese entonces, cristales de gran tamaño en una única pieza.

La 340 América carrozada por Touring es un sport tipo "botecito", transformado en coupé.

ferencia de la siguiente 342, eran distintas entre sí. Por ejemplo, la berlinetta Vignale, preparada para las competiciones, tenía la carrocería muy redondeada para incrementar su velocidad. La 340 América "botecito" Touring, en cambio, retomaba las líneas de la afortunada 166 MM. En general, las 340 América estaban caracterizadas por una parte trasera muy corta y por un baúl muy reducido.

EN 1952 LA 340 AMERICA FUE SUSTITUIDA POR LA 342

En 1952 la 340 América se jubiló, sustituida por la 342 América. Las principales diferencias entre el viejo y el nuevo modelo eran el volante, llevado a la izquierda, y la caja de cuatro marchas en lugar de cinco.

Se trata, sin embargo, de otro vehículo. La 342 América es un verdadero auto para la ruta. Su velocidad máxima era de apenas 186 kilómetros horarios, contra los 240 de la versión anterior. Con 300 kilos más de peso, era también menos potente: 200 caballos contra 230. También el paso

FICHA TECNICA (entre paréntesis, los datos de la 342 América)

Motor:	12 cilindros en V a 60°, delantero longitudinal, diámetro por carrera 80 x 68 mm, cilindrada 4101,66 cm³, compresión 8:1
Distribución:	monoárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	carburadores Weber 40 DCF
Potencia:	220-230 CV a 6000 rpm (200 CV a 5000 rpm)
Cuerpo vehículo:	carrocería de aluminio, coupé, berlinetta y convertible, 2 puertas, 2 y 2+2 lugares, chasis de caños de acero
Tracción:	trasera, caja de 5 velocidades (4) + MA
Suspensiones:	del. independientes con cuadriláteros deformables y elástico transversal, tras. puente rígido con elásticos semielípticos longitudinales
Frenos:	tambores
Llantas:	16 pulgadas (15)
Paso:	2,42 metros (2,65)
Ejes:	del. 1,278 m (1,325 m); tras. 1,250 m (1,320 m)
Peso:	900 kilos (1200)
Tanque:	135 litros (105)
Velocidad máxima:	240 Km/h (186 Km/h)
Producción:	1951-1952 (1952-1953)
Unidades producidas:	8 (6)

El origen deportivo de la 340 América Touring está subrayado por detalles típicos de los autos de competición, como las ventanillas corredizas.

era más largo, y así la 342 América mostró ser un auto menos brillante y menos fácil de manejar en los recorridos mixtos y estrechos y en las trepadas.

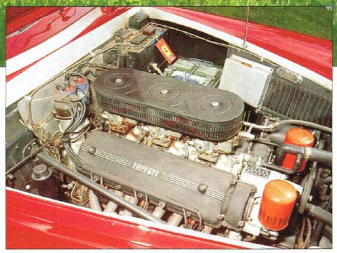
La vida de la 342 América fue brevísima: cuatro meses en total. Desde octubre de 1952 a enero del año siguiente fueron realizados apenas seis autochasis, contra los ocho de la 340 América, que nacieron en un período más largo.

El habitáculo de la 340 América: nótese la palanca de cambio, con la empuñadura de madera en vez de aluminio.

CASI TODAS LAS 342 AMERICA SON DE PININ FARINA

Los autochasis 342 América fueron vestidos, a diferencia de la precedente 340, casi todos por Pinin Farina: para ser exactos, son cinco las 342 América con carrocería de la casa de Turín. La otra es de Vignale.

Dos de las 342 América Pinin Farina son cabriolets, y uno de estos dos autos a cie-



El V12 de la 340 América disponía de más de 200 caballos.

EL MOTIVO DE UN NOMBRE

El nombre 340 América tiene un origen muy claro: el vehículo está dedicado a los Estados Unidos y a su público adinerado. Un motor de gran cilindrada, como el V12 de 4,1 litros de la 340 América, era quizá demasiado voluminoso para los caminos europeos de la época. Durante cierto tiempo, la palabra América distinguió a los vehículos para ruta de gran cilindrada de la Casa de Maranello. En cambio, el número 340 indica, como siempre, la capacidad unitaria de cada cilindro.

lo abierto fue vendido al rey Leopoldo de Bélgica.

UNA LINEA IMPONENTE CON UN GRAN RADIADOR

Las 342 América de Pinin Farina están caracterizadas por un imponente radiador que vuelve mucho más pesada la línea del auto.
La "boca" del radiador es de forma oval, con un diseño en pequeños rectángulos, y sobresale de la línea de los faros, situados precisamente en el centro de los guardabarros redondeados y sumamente prominentes. El capot es particularmente largo y, en algunos ejemplares, tiene tomas de aire para llevarle ventilación fresca al motor.

LA 342 AMERICA ES UN VEHICULO "TODO REDONDO"

Caracterizada por una superficie de vidrio amplia, con montantes del techo delanteros y traseros muy sutiles, la 342 América es un vehículo "todo redondo", con la carrocería redondeada también en la porción trasera, donde domina un baúl amplio y espacioso. También son redondos los faros traseros, emparejados en una línea vertical.

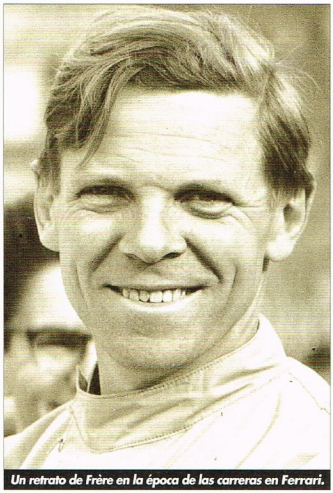
LA 340 AMERICA DE CARRERA

Derivada directamente de un auto de competición, la Ferrari 340 América no podía evitar la participación en carreras. Se convirtió en un buen vehículo para probar la emoción de las competencias para muchos pilotos caballeros de la época. Giannino Marzotto, con una 340 América "botecito" Touring, participó en la Copa de los Dolomitas de 1951. El mismo Gigi Villoresi, piloto profesional, en 1951 se inscribió en las Mil Millas con una Ferrari 340 América. Para esa ocasión eligió una coupé carrozada por Vignale, considerándola más apta para una carrera de nada menos que 1600 kilómetros.

LOS PILOTOS

Paul Frère, un periodista al volante

Nacido en 1917, ganó en 1960 las 24 Horas de Le Mans en pareja con Olivier Gendebien con la Ferrari 250 Testa Rossa. Actualmente está entre los mejores editorialistas del sector.



Un retrato de Frère en la época de las carreras en Ferrari.

La Ferrari TR60: con este auto Paul Frère ganó las 24 Horas de Le Mans de 1960.

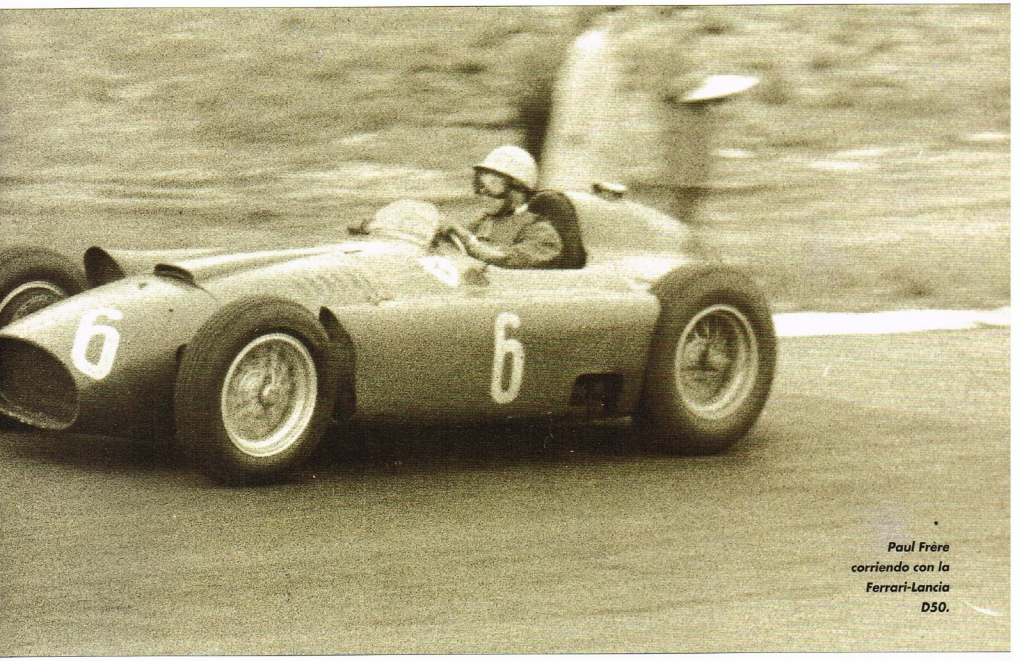
De él Enzo Ferrari escribió en sus memorias: "periodista-piloto, alternaba las carreras con las notas, y no sabría decir en cuál actividad era mejor".

ES UNO DE LOS MAXIMOS EXPERTOS DE TECNICA AUTOMOVILISTICA

En efecto, desde que comenzó a escribir y por muchos años, Paul Frère fue considerado uno de los máximos expertos mundiales de técnica e historia automovilística. La prensa especializada de todos los países siempre se disputó sus servicios, competentes, calibrados, confiables, además de estar redactados indistintamente en varios idiomas, a pedido. Pero antes de volverse un "formador de opinión" de la prensa internacional del motor, Paul fue un piloto-caballero de primer nivel, al punto de conducir en carrera vehículos oficiales inscriptos por equipos de gran renombre, entre ellos Ferrari. Nacido en Le Havre el 30 de enero de 1917, hizo sus primeras experiencias con apenas 18 años, manejando un Amilcar que le habían prestado.

EN 1936 PARTICIPA EN LAS 24 HORAS DE SPA

En 1936 tomó parte en la primera prueba de nivel, las 24 Horas de Spa para autos Turismo, en la que obtuvo el cuarto lugar de su categoría, alternándose al volante de un MG PB con Jacques Swaters. Entre tanto, se había inscripto en la Universidad Libre de Bruselas, donde luego iba a conseguir un bri-



Paul Frère corriendo con la Ferrari-Lancia D50.

LA CARRERA DE PAUL FRERE

Paul Frère (Le Havre, 30 de enero de 1917), ciudadano belga nacido y radicado en Francia, ingeniero, decano del periodismo automovilístico internacional, fue indudablemente algo más que un piloto amateur. Lo atestiguan sus victorias, no sólo en los grandes premios de F1 (GP de las Fronteras 1952, Campeonato de Bélgica 1955, GP de Spa 1955 y 1960, GP de Sudáfrica 1960, 24 Horas de Le Mans 1960) y de categoría (Mil Millas 1953, 12 Horas de Reims 1957 y 1958), además de numerosos éxitos y resultados de relieve. Su currículum en Fórmula 1 registra 11 grandes premios disputados entre 1952 y 1956, con los mejores tres resultados obtenidos en el GP de Bélgica: quinto lugar en 1952, cuarto en 1956, segundo en 1956 con Lancia-Ferrari, precedido sólo por su compañero de equipo Peter Collins. Al término de esa misma temporada, Paul Frère ocupó el séptimo lugar en la clasificación del Mundial.

llante título de ingeniero, pero sin olvidar esa pasión loca por las carreras. Esta volvió a emerger después del largo paréntesis de la Segunda Guerra Mundial y lo llevó a competir en una cantidad de pruebas con vehículos de cualquier marca, modelo y fórmula.

EN 1952 GANA UN GP DE FORMULA 2

La primera victoria importante la obtuvo con un HWM F2 en la edición 1952 del GP de las Fronteras en Chimay, mientras que al año siguiente con un Chrysler Saratoga ganó la clase más de 2000 de la categoría Turismo Internacional en las Mil Millas.

Frère en una presentación Ferrari en Maranello.

EN 1955 DEBUTA CON UNA FERRARI F1

Y finalmente, en 1955, año en el cual logró adjudicarse el campeonato belga, debutó

LOS PILOTOS

en el habitáculo de una Ferrari F1, con la cual obtuvo el cuarto lugar en el Gran Premio de Bélgica. Pero con Aston Martin llegó también segundo en Le Mans, en pareja con Peter Collins, y además fue primero en el Gran Premio de Spa (que volvió a ganar en el año 1960 con un Porsche).

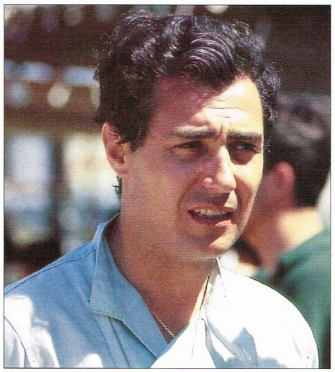
Volvió al volante de una Ferrari en 1956, llegando tercero en el GP de Roma y segundo en el GP de Bélgica. En el mismo año, como copiloto de Mike Hawthorn al comando de un Jaguar D, fue segundo en las 12 Horas de Reims. En esa misma prueba, pero con una berlinetta Ferrari 250 GT, junto al compatriota Olivier Gendebien ganó la categoría Gran Turismo por dos años consecutivos, en 1957 y 1958.

En 1959 fue segundo, con Lister-Jaguar, en el GP de Bélgica reservado a los autos Sport, y nuevamente segundo en las 24 Horas de Le Mans con Maurice Trintignant, otra vez con Aston Martin como en 1955.

La carrera deportiva de Paul Frère siguió creciendo en 1960, con la conquista de sus dos éxitos de mayor prestigio. En primavera, al volante de un Cooper-Climax de Fórmula 2, ganó en East London el GP de Sudáfrica. Y en junio, otra vez en pareja con Olivier Gendebien, llevó la Ferrari Testa Rossa al triunfo en las 24 Horas de Le Mans. Al término de esta carrera, mantuvo la promesa hecha a Enzo Ferrari y se retiró. Como muestra de agradecimiento, el Drake de Maranello le regaló el volante del auto con el cual ganó.

Jean Guichet, un amateur con talento de campeón

Francés, heredero de un industrial, debutó corriendo con Peugeot pero muy pronto pasó a la Ferrari. Se distinguió al volante de la 250 GT y para el Cavallino ganó las 24 Horas de Le Mans de 1964 como piloto oficial.



Un primer plano de Jean Guichet, piloto que era un gran especialista en ruta.

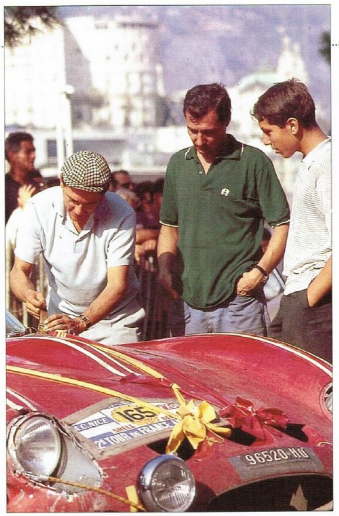
Son realmente pocos los pilotos-caballeros que la Ferrari invitó alguna vez a manejar sus autos oficiales. Uno de estos pocos fue el francés Jean Guichet, quien demostró en repetidas ocasiones merecer plenamente la consideración de la Casa de Maranello. Además, aprovechó la oportunidad que le ofrecían para ganar con clase de campeón algunas carreras de gran prestigio.

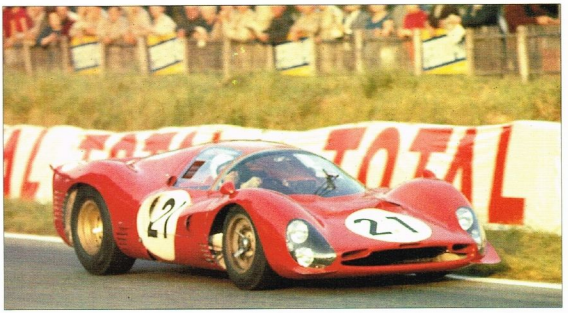
Nacido en Marsella el 10 de agosto de 1927, heredero de una floreciente industria (astilleros para reparaciones navales), comenzó a correr con un Peugeot, participando en 1949 en el Rally de Aix-en-Provence. Después de alguna otra prueba de "ablande" con Renault Dauphine Gordini, adquirió una Ferrari 2 litros Sport y muy pronto emergió entre los jóvenes más prometedores, aunque no se dedicara plenamente a las competencias, es decir sin volverse un profesional del volante.

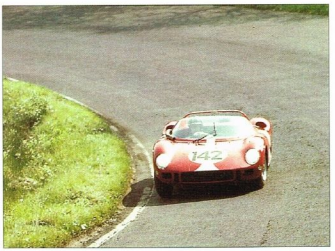
Desde un comienzo estuvo entre los más aplaudidos pilotos de la berlinetta 250 GT SWB, al volante de la cual en 1961 se coronó por primera vez campeón de Francia.

TERCERO EN LE MANS EN 1961 CON UNA FERRARI 250 GT

Con el mismo auto, otra vez en 1961, atrajo la atención internacional clasificándose tercero absoluto en las 24 Horas de Le Mans, en pareja con Pierre Noblet. Pero todavía mejor le fue en 1962, cuando al volante de una 250 GTO







Arriba, Guichet con remera oscura en el Tour de France 1963 con GTO. Arriba a la derecha, con la P3 en pareja con Bandini en Le Mans de 1966.

(otra vez con Noblet) fue segundo absoluto en el maratón de Sarthe, detrás de la 330 LM de los ganadores Phil Hill y Olivier Gendebien. Fue otra vez campeón de Francia y lo fue por tercera vez consecutiva en 1963, año en el cual se adjudicó, entre otros laureles, el Tour de France y las 6 Horas de Dákar.

TAN BUENO CON LA GTO QUE SE GANA UN LUGAR EN EL EQUIPO

Un magnífico segundo lugar en los 1000 Km de Nürburgring de 1964 (con una GTO junto a Mike Parkes) convence definitivamente a la Ferrari de confiarle el volante de un auto oficial. Con una 275 P de la Casa del Cavallino, tres semanas más tarde, Jean, en pareja con Nino Vaccarella, se impuso en las 24 Horas de Le Mans. Otros importantes resultados llegaron en 1965: dos grandes victorias en los 1000 Km de Monza (con Parkes) y en las 12 Horas de Reims (con Pedro Rodríguez) y otra vez un espléndido segundo lugar en los 1000 Km de Nürburgring (también con Parkes). Al final de la temporada Guichet se coronó por cuarta vez campeón de Francia.

Arriba, con la 275 P en los 1000 Km de Nürburgring de 1964.

Su actividad, luego, fue reduciéndose paulatinamente, pero todavía conoció por lo menos otro momento de gloria: en las triunfales 24 Horas de Daytona de 1967, que terminaron con la memorable llegada en desfile de tres Ferrari, junto a las 330 P4 de Bandini-Amon y Parkes-Scarfiotti estuvo la 330 P3/4 de NART, manejada por Pedro Rodríguez y Jean Guichet.

DESPUES DE LA FERRARI NO ABANDONA LAS CARRERAS

En 1969 lo encontramos otra vez en la largada de las 24 Horas de Le Mans: se alterna con Nino Vaccarella al volante de un Matra y se clasifica quinto. En los años setenta le da vida a una escudería que apuesta a los pilotos jóvenes y participa en los rallies, generalmente con autos Peugeot. La actividad es exitosa, al punto que la propia Peugeot ingresa directamente en las competiciones. Jean sale del mundo del deporte, pero dejando la nítida huella de su coraje, su talento y su estilo.

LA CARRERA DE JEAN GUICHET

Jean Guichet (Marsella, 10 de agosto de 1927), piloto amateur de gran éxito, compitió entre 1949 y 1975 con autos de numerosas marcas: Abarth, Alfa Romeo, Alpine, BMW, Citroën, Gordini, Peugeot y Renault, pero conquistó sus victorias de más alto nivel con la Ferrari, corriendo tanto en forma privada como en el equipo oficial, para el cual fue llamado a competir en alguna ocasión. Además de cuatro títulos de campeón de Francia (1961, 1962, 1963 y 1965), su historial incluye una cantidad de primeros lugares de categoría en las mayores competiciones de velocidad y duración, más algunas victorias absolutas, entre las cuales sobresalen el Tour de France y las 6 Horas de Dákar 1963 (en pareja, respectivamente, con José Behra y Pierre Noblet), las 24 Horas de Le Mans 1964 (con Nino Vaccarella), los 1000 Km de Monza (con Mike Parkes) y las 12 Horas de Reims (con Pedro Rodríguez) en 1965.

Las joyas firmadas HE 14

Es una colección de modelos en escala 1/14 creada en 1984 en Milán. Son de óptima calidad y gran fidelidad en los detalles. Sus cotizaciones son elevadas: hasta 1100 dólares.

En los años ochenta, los del gran estallido comercial de las Ferrari y de los objetos de automobilia dedicados al Cavallino Rampante, se asomó en el mercado una nueva marca: HE 14. Se trata de una colección, ideada en 1984 por Enrica Moro en colaboración con el negocio de Milán Autominia, que vio sus primeros resultados al año siguiente, cuando debutó en el mercado el primer modelo: la spider 250 California con faros carenados y no carenados, propuesta en las principales variantes de color previstas en el catálogo Ferrari de la época y vendida ya armada. El nivel de calidad de estas megarreproducciones en escala 1/14 inmediatamente fue muy elevado, con puertas y capots que se abren con bisagras verdaderas, terminaciones interiores muy cuidadas, numerosas partes cromadas, buen nivel de detalle del motor y una cantidad de detalles obtenidos por fotograbado. El prototipo, realizado por Paolo Boldrin, está muy logrado, con líneas fieles y respeto absoluto de las proporciones. Es satisfactoria la calidad de la resina utilizada, de espesor reducido para evitar que las partes que se abren tengan un aspecto grosero.

La marca elegida para la comercialización, HE 14, no es casual: el 14 indica evidentemente la escala, la H es el código internacional de identificación de la escala misma, y finalmente la E representa la inicial de quien ideó esta hermosa serie, que obtuvo discreto éxito también en el exterior.

DE LA 250 CALIFORNIA A LA 275 SPIDER NART

Después de la 250 California, que fue producida en unas 600 unidades, llegó el turno de la 275 Spider NART, propuesta en las variantes de color rojo Corsa, plata, amarillo Fly, negro y rojo oscuro metalizado. El modelo mantenía las características de base de la California, pero no tuvo el mismo éxito de ventas. Poco tiempo después fue el turno de la BB 512, presentada en dos versiones, con volante a la izquierda y a la derecha, un detalle con el cual se guiñaba el ojo a los ricos mercados asiáticos, nuevo punto de atención, después de los Estados Unidos de América, por todo lo que sea Ferrari.

Por razones técnicas se renunció a la abertura del capot, pero el nivel general de la reproducción no se vio perjudicado. Se comercializaron unas 400 unidades de la BB, disponible en los colores negro, rojo, azul oscuro, blanco y "cañón de rifle" metalizado. Entre tanto, desde 1987, el negocio de automodelismo "Milán 43", de Paolo Tron y Enrica Moro (via Boeri 11, Tel. 0039-02-8464478), comenzó a ocuparse de la distribución de los modelos HE 14. Frente a un mercado cada vez menos receptivo, se apuntó a los modelos de competición, para un aprovechamiento más intensivo de las matrices. Así nació una pequeña serie de 250 Le Mans: en la versión de ruta, con el número de chasis 5903; en la ganadora en Le Mans 1965 con Masten Gregory y Jochen Rindt, con los emblemas del equipo americano NART; de color amarillo, distintivo de la escudería belga Ecurie Francorchamps, del auto segundo en Le Mans en el mismo año. en total, fueron realizados cerca de 250 ejemplares. La historia de la marca HE 14 se cerró con la 250 Testa Rossa de 1958, en la versión para clientes y en la ganadora en Le Mans en la edición de 1958.

A la derecha, una 250 Testa Rossa de 1958.

COTIZACIONES

Vendidos inicialmente a precios por debajo de 600 dólares, los modelos HE 14 sufrieron incrementos sucesivos hasta alcanzar con la 250 LM la cifra de 740 dólares. Los precios de la serie HE 14 ya no están en catálogo actualmente, pero quien encuentre un ejemplar haría un excelente negocio comprándolo alrededor de 1100 dóares.

A la izquierda, dos 250 California en escala 1/14. Abajo, los modelos para ruta del catálogo de la HE 14. En primer plano, la BB 512.

LA HISTORIA CONTINUA...

En tiempos más recientes, Paolo Boldrin, autor de los prototipos de la serie HE 14, volvió a realizar estos modelos con la marca Modellistica Tradate. En el catálogo figuran, además de las versiones ya mencionadas, algunas variantes "carrera" de la Testa Rossa y de la 250 LM, con precios de alrededor de 850 dólares. La distribución es realizada por La Mini Miniera, via C. Vinaj 25, 12100 Cuneo, teléfono 0039-0171-344420.

1985 MONDIAL 3,2: INYECCION DE POTENCIA

La nueva trompa inspirada en la Testarossa y en la 328, junto con los paragolpes a tono con la carrocería, además del motor de 3,2 litros y 270 caballos, constituyen las principales modificaciones realizadas en la Mondial, que también adopta nuevos grupos ópticos delanteros, manijas más eficientes y llantas más sencillas y elegantes. Con estas innovaciones la coupé Mondial iba a tener éxito en los mercados de todo el mundo.

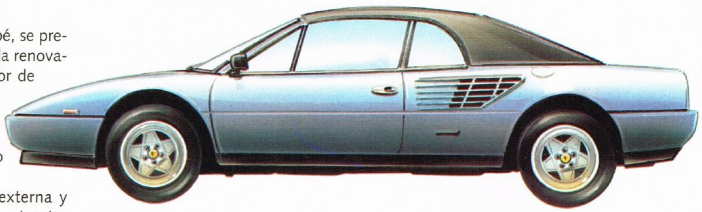
Motor: 8 cilindros en V a 90°, central transversal, 83 x 73,6 mm, 3184,96 cm³, monoblock y tapa de cilindros de aleación liviana, compresión 9,8:1

Distribución:	biárbol a la cabeza, 4 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección Bosch K - Jetronic
Potencia:	270 CV a 7000 rpm

Chasis:	jaula de caños de acero
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Frenos:	discos autoventilados, con servofreno
Peso:	1410 kilos
Velocidad máxima:	250 Km/h

1985 MONDIAL 3,2 CABRIOLET: MAS CONFORT

En el mismo año que la coupé, se presenta la versión cabriolet de la renovada Mondial, ahora con motor de 3,2 litros. Entre las modificaciones importantes, una que interesa particularmente en esta versión: un nuevo sistema de climatización que releva la temperatura externa y mantiene constante la interna. Los interiores son más elegantes y funcionales, decididamente más confortables, para transformar este cabriolet en un auto para usar todo el año.



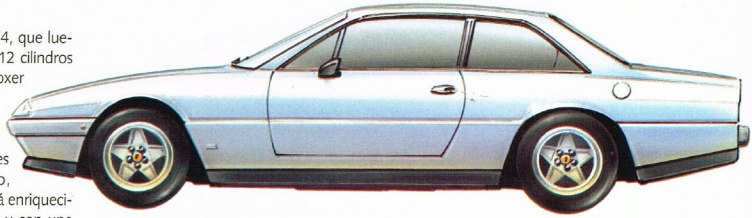
Motor: 8 cilindros en V a 90°, central transversal, 83 x 73,6 mm, 3184,96 cm³, monoblock y tapa de cilindros de aleación liviana, compresión 9,8:1

Distribución:	biárbol a la cabeza, 4 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección Bosch K - Jetronic
Potencia:	270 CV a 7000 rpm

Chasis:	jaula de caños de acero
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Frenos:	discos autoventilados, con servofreno
Peso:	1400 kilos
Velocidad máxima:	250 Km/h

1985 412: LA ULTIMA "CLASICA" DE LOS AÑOS OCHENTA

Evolución final de la 365 GT/4, que luego se volvió 400, adopta un 12 cilindros con las mismas medidas del boxer montado sobre la BB y la Testarossa, pero ubicado en posición delantera. Exteriormente se reconoce por los paragolpes en el mismo color del auto, mientras que el habitáculo está enriquecido con nuevos apoyacabezas y con una consola central distinta. Es la última Ferrari con motor delantero antes del lanzamiento de la 456 GT y fue producida con cambios automático y mecánico.



Motor: 12 cilindros en V a 180°, delantero, 82 x 78 mm, 4943,04 cm³, monoblock y tapa de cilindros de aleación liviana, compresión 9,6:1

Distribución:	biárbol a la cabeza, 4 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección Bosch K - Jetronic
Potencia:	340 CV a 6000 rpm

Chasis:	jaula de caños de acero
Suspensión:	independientes en las cuatro ruedas
Tracción:	trasera; caja de 5 marchas + MA
Frenos:	discos autoventilados con servofreno y ABS
Peso:	1810 kilos
Velocidad máxima:	255 Km/h

LAS FOTOS MAS LINDAS DE LA FERRARI

Gerhard Berger en el GP de Francia 1993, con la Ferrari F93-B.

EL MITO
Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

En el próximo número:

Fórmula 1 93-A:
llegan las suspensiones "activas"

Los pilotos: Nigel Mansell,
el león de Inglaterra

275 GTS Prototipo:
tres lugares en línea

Sport 250 Monza:
la última V12 de una época